



Maurice Farman MF XI bis n° 1076 de l'escadrille MF 85, Samli, février 1916.

Le 5 mai 1916, le Zeppelin LZ 85 est abattu dans les marécages du Vardar. Ses restes sont exposés près de la Tour Blanche, sur le port de Salonique, où il sera largement photographié.

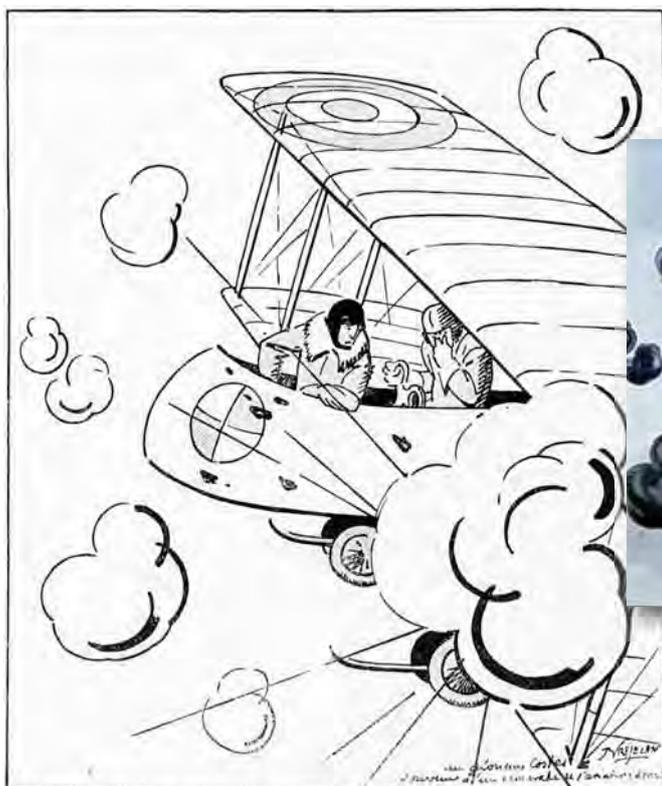


Les escadrilles françaises ont quitté les alentours immédiats de la ville pour l'arrière-pays à proximité du front. Costes retrouve la MF 85 à Vardarosi, entre la rivière Vardar et le lac d'Amatovo, à un moment où l'unité commence à recevoir des Farman F 40 un peu plus puissants. Il accomplit sa première mission depuis son retour le 22 mai : un réglage de tir doublé d'une reconnaissance, avec le lieutenant Denis comme observateur. Trois jours plus tard, c'est son premier bombardement de nuit, au cours duquel son passager le lieutenant Paul Daum jette cinq obus de 90 mm sur Gjevgueli. La plupart des sorties sont des vols de reconnaissance et de réglage d'artillerie. Le 8 juin, le Farman de Costes est attaqué par un Fokker que le lieutenant Denis parvient à repousser bien que sa mitrailleuse se soit enrayée après une vingtaine de coups. Les deux hommes rentrent avec une seule balle dans l'appareil... Le 14 juin, Costes part avec le sergent Jean-Baptiste Rondage attaquer le terrain d'aviation de Negorci sur lequel les deux hommes lancent six obus de 75 mm et deux bombes Aasen malgré une DCA très active. Au retour, les mécaniciens s'aperçoivent que leur Maurice Farman MF XI bis (130 HP) n° 1231 a été touché par huit éclats d'obus qui ont cassé un des mâts de cellule extrême et coupé une des cordes à piano centrale. Le 17 juin, durant un réglage, Dieudonné

tente pour la première fois de prendre en chasse un avion ennemi, mais sans résultat. Il est vrai que son Farman vient de recevoir douze éclats dont l'un a cassé le longeron arrière du plan fixe ! Ce n'est que partie remise... Il réitère le fait avec Denis le 27 juin, forçant son adversaire à rentrer dans ses lignes.

De son terrain distant de moins d'une heure de vol du front, Costes multiplie les vols de guerre sur le secteur du Vardar, avec quelques vols occasionnels sur Florina et Monastir (à l'extrême ouest du front d'Orient) au mois de juillet. Il est cité à l'ordre de l'Aéronautique le 11 juillet 1916 et promu sergent dix jours plus tard en récompense de ces premiers vols brillamment réussis. Au début du mois d'août, son escadrille est rebaptisée MF 385 ; le 11 du mois, elle déménage

pour Gorgop, sur l'autre rive du Vardar. Il y aurait en fait peu à dire de ces missions sans relief si ce n'est qu'une guerre de bureaux vient empoisonner la vie de l'unité : le commandant de l'artillerie de la 122^e division d'infanterie, dont dépend l'escadrille 385, emploie celle-ci à tort et à travers et ne tient pas du tout compte du résultat des observations aériennes qui lui sont communiquées. Les observateurs, écœurés, demandent tous leur mutation et l'affaire est menée jusqu'au sommet par une note du commandant Denain au général Maurice Sarrail, commandant les troupes de l'Entente de l'ensemble du front d'orient. Ce cas ne sera hélas pas isolé, et il semble bien que



Ce dessin « Dans les gros noirs » illustre une mission de bombardement effectuée par le Sgt Costes et le Lt Leune fin septembre 1916. On y note le symbole de l'escadrille 385, un disque en réalité rouge et bleu, mal interprété par le dessinateur sur la vignette en couleur. (DR)

1918 a lieu un incident comique : au retour d'une mission, en passant près des lignes, le canon tonne. Pensant être pris pour cible par la DCA, Costes effectue une vingtaine de loopings aussi gracieux qu'inutiles, provoquant l'hilarité de ses camarades d'escadrille. On ne connaît pas la réaction de l'intéressé qui se contente de noter sur son carnet : *Protection d'AR de photo. L'AR étant redescendu ai mitraillé la côte 560. Tiré 300 cartouches. Fortement canonné...*

Début 1918, les U-Boote autrichiens et allemands opérant en Méditerranée font des ravages et l'armée d'Orient connaît une pénurie de ravitaillement en pétrole. Première conséquence : les vols des escadrilles sont strictement limités, réduisant de manière drastique les sorties opérationnelles de Costes. Il peut néanmoins remporter une nouvelle victoire le 26 janvier 1918, au cours d'une « croisière offensive » qu'il effectue avec le brigadier Lashermes. Les deux Nieuport vont jeter des grenades sur l'aérodrome d'Hudova et la gare de Strumica puis remontent à 5400 m pour rentrer. Le rapport de mission de Costes précise la suite : *Au retour du bombardement du terrain d'Hudova, vers 15h25, nous rencontrons 4 avions ennemis dont 3 du type Rolland monoplane et 1 camouflé qui se tenait à l'écart. Ces appareils se trouvaient à 4000 m d'altitude. Nous avons piqué sur eux et engagé le combat entre Mrzenci et Negorci. Le brigadier Lashermes a, le premier, attaqué un groupe de 3 avions ennemis qui se dirigeaient vers Hudova. Il a attaqué le dernier des trois à courte distance. À ce moment il y eut plusieurs passes de Lashermes. Intervenant à l'instant où celui-ci était à son tour attaqué, j'ai pris à partie le deuxième avion qui piquait sur lui suivi de près par le troisième. J'ai tiré à courte distance et par-devant quelques balles sur le deuxième qui alors passait sous moi. M'étant retourné je l'ai vu tomber en vrille mais j'ai été obligé de l'abandonner dans sa descente pour m'occuper du troisième avion qui nous attaquait. En suivant une attaque de Lashermes ce nouvel adversaire fit un retournement et se mit à piquer très fort. Nous n'avons pas pu les suivre dans leur descente car pendant ce temps-là les deux derniers avions nous surveillaient à l'arrière. Nous avons alors repris de la hauteur pour les poursuivre, mais ces deux appareils regagnèrent Hudova.*

Cette victoire est finalement homologuée aux deux hommes grâce aux rapports des observatoires terrestres qui ont vu l'appareil tomber en vrille dans la région de Mrzenci ; elle vaudra à Dieudonné la Médaille militaire, pour prendre rang du 14 février 1918, accompagnée d'une quatrième citation (sa troisième à l'ordre de l'Armée). Le lendemain 27, alors qu'il descend au sud de Mrzenci pour mitrailler les campements ennemis, une balle frappe le pivot du palonnier de son Nieuport, traverse la boîte à cartouches et ressort sur le dessus du



En février et mars 1918, Costes escorte à plusieurs reprises les Breguet XIV de l'escadrille 510, la seule unité de bombardement stratégique de l'armée d'Orient. On voit ici le Breguet XIV B2 de l'équipage Lt Rose – Lt Pasteris. Yvon Rose, commandant de l'escadrille, se tuera accidentellement au décollage le 21 mars 1918 ; les aviateurs d'Orient lui rendront hommage en défilant trois jours plus tard au-dessus de ses funérailles, emmenés par Dieudonné Costes qui venait d'être détaché à la 510.

capot tandis qu'une deuxième perfore l'hélice. Il a eu chaud ! Les jours suivants sont consacrés à la protection des sorties des Sopwith 1 B2 et des Breguet XIV B2 de l'escadrille de bombardement stratégique 510 ainsi qu'à quelques croisières offensives, durant lesquelles il se fait un plaisir d'alterner le chaud et le froid en lâchant sur les campements adverses des proclamations accompagnées de grenades Brandt...

Costes ne vole pas entre le 12 février et le 18 mars, probablement en permission à Salonique. À son retour, il est détaché auprès de l'escadrille 510. Le 26 mars 1918, un télégramme l'informe qu'une permission pour la France lui est accordée par l'état-major : il la refuse pour continuer à se battre, enchaînant jusqu'au 12 avril les vols de barrage et les protections de bombardements ou de reconnaissances. Il retrouve souvent en l'air ses camarades Andrillon et Lashermes qui viennent d'être affectés à la 2^e escadrille hellénique et qu'il rejoindra bientôt...

Une paysanne macédonienne regardant partir le petit Nieuport XXIV de Costes, ou « la première admiratrice » comme l'indique cette caricature faite en 1928 par un ancien camarade d'Orient...

(coll. Christophe Cony)





de la compagnie est très rapide: de 9000 lettres acheminées en 1919, on passe déjà à 182000 l'année suivante! Dieudonné n'y reste pourtant qu'un an, non pas comme il l'affirmera plus tard parce que le travail ne lui plaît pas, mais parce qu'il est tout simplement renvoyé en novembre 1920 sur intervention personnelle de Pierre-Georges Latécoère, qui a appris dans un rapport rédigé par le directeur d'exploitation Pierre Beauté que Costes se livre au trafic de drogue depuis l'Espagne...

Il faut savoir qu'au lendemain du conflit, toute une génération frustrée par quatre années de guerre s'adonne à une frénésie de loisirs et court les « dancings » où l'on joue ce nouveau rythme d'Amérique que l'on appelle le jazz. Parmi cette foule de danseurs, les toxicomanes sont légion et la cocaïne est la substance à la mode. Interdite en France depuis la loi du 12 juillet 1916, elle est néanmoins produite en Allemagne par la firme Merck (à Darmstadt) et un trafic s'organise depuis l'Espagne où elle est légale, générant de fabuleux bénéfices pour ses organisateurs. En novembre 1920, Dieudonné Costes voyage donc de Barcelone vers la France sur une moto empruntée à un ami. Dans le réservoir de celle-ci, il a dissimulé des flacons de cocaïne Merck qu'il fait revendre par sa petite amie Renée Artiglonde dite « Pépée », laquelle a tout un réseau de contacts dans la faune nocturne toulousaine.

Confondus par la police, les membres du réseau sont jugés au tribunal correctionnel de Toulouse. La justice reconnaît Costes comme *principal pourvoyeur de drogue* et le condamne le 28 mai 1921 à dix mois de prison, en compagnie d'Étienne Saudin dit « Tango », un professeur de danse, Berthe Rouaix et Léon Bouche, revendeurs. Toutefois le tribunal reconnaît qu'il convient *de tenir compte à Costes de*

sa belle conduite pendant la guerre, de ses blessures, des ordres du jour dont il a fait l'objet et des distinctions qu'il a si noblement gagnées et il lui accorde le sursis, ainsi qu'à sa compagne condamnée une peine plus légère. Costes est également suspendu du droit de porter ses décorations pendant une durée de deux ans par un décret du président de la République en date du 24 octobre 1921.

Costes ressort donc libre du tribunal, mais sans emploi car le projet qu'il avait d'ouvrir avec quelques amis une école de pilotage à Barcelone a échoué faute de capitaux... Il retrouve vite du travail dans l'aviation en entrant aux Aérotransports Ernoul, une petite compagnie toulousaine qui effectue depuis deux ans des transports de passagers et de courrier sur l'axe Bordeaux - Toulouse - Montpellier. Elle utilise pour cela des Salmson 2 A2 modifiés en triplaces, organisant aussi sur un vieux biplace Nieuport 83 des lâchers de publicités aériennes dans le ciel de Toulouse. La compagnie comptera à son apogée quatorze avions et cinq pilotes; parmi eux figure un grand gaillard nommé Paul Codos, breveté pilote de transport public en septembre 1921, avec qui Dieudonné se lie tout de suite d'amitié. Leurs étapes sur la ligne sont Bordeaux, Agen, Toulouse, puis Narbonne, Béziers et Montpellier.

Beauté
Aviation Latécoère
Toulouse
Conformément rapport Massimi personnel
immédiatement renvoi pilotes Costes et
Dehieu sans délai
Latécoère

Dépendant de subventions publiques qui ne lui sont pas renouvelées, la compagnie Ernoul fait malheureusement faillite en mars 1922 et Costes se retrouve avec 3755 francs de salaires impayés, soit environ deux mois de son salaire de pilote. À titre de comparaison, un instituteur gagne à cette époque 4500 francs par an... L'ancien as de l'aviation d'Orient traverse alors une longue période d'inactivité, une année d'errance durant laquelle il est aidé financièrement par sa famille et plus particulièrement par son oncle Albert Duriès, futur sous-gouverneur de la banque de France.

C'est avec le Cne Rignot, autre navigateur militaire, que Costes peut enfin décrocher le record du monde de distance en parcourant 5 396 km les 28 et 29 octobre 1926. (coll. SHD-Air)

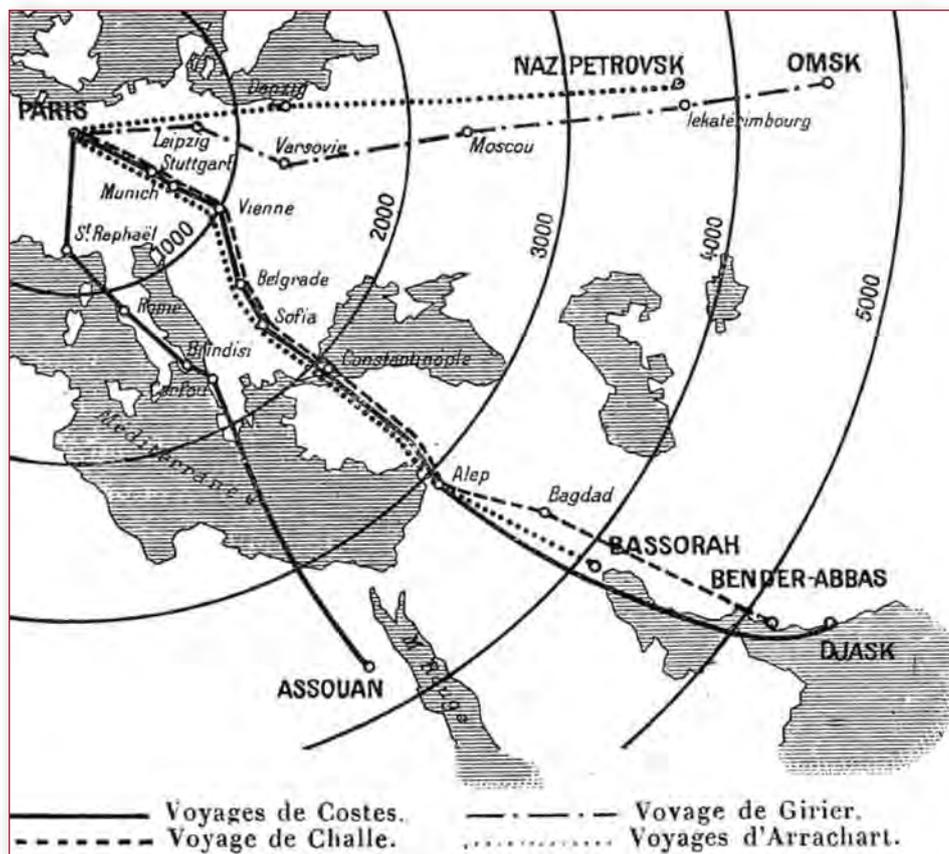


désert de Lybie. Hélas, Costes a mangé pendant le raid des sandwiches au poulet avariés qui lui donnent de violentes douleurs gastro-intestinales. Il est incapable de piloter plus longtemps, d'autant que le moteur chauffe suite à une perte d'eau de la nourrice du radiateur, et doit poser l'avion à Daran, près d'Assouan en Égypte. Avec 4 100 km parcourus en 25 heures de vol, le record n'est pas battu. Ce n'est que partie remise!

Car un mois plus tard, le 28 octobre 1926, Costes repart pour une nouvelle tentative sur le n° 1685; il a décidé cette fois-ci de prendre la route des Indes qu'ont suivie Challe et Weiser car elle présente de meilleures conditions météorologiques. Il décolle du Bourget à l'aube avec un nouveau navigateur, le capitaine Georges Rignot du 34^e régiment d'aviation, et dirige le Breguet vers Istanbul. Après une journée

de vol, la Turquie est en vue et le raid se poursuit de nuit sur l'Anatolie et l'Irak. Quand le soleil se lève, les deux hommes sont au sud de l'Irak et continuent leur vol sur le golfe Persique en longeant la côte turque vers l'Est. Ils dépassent Bandar Abbas, battant ainsi le record du monde, passent la ville de Djask (Jask) et essaient de rallier celle de Chah Bahar, près de la frontière avec les Indes britanniques, quand la nuit commence à tomber dans la soirée du 29. Craignant la panne sèche dans une zone désertique, ils préfèrent faire demi-tour pour se poser à Djask qu'ils ont en fait dépassé de plus de 100 kilomètres... Les réservoirs de leur Breguet 19 contiennent encore pour quatre heures d'essence, de quoi dépasser les 6 000 km estimeront-ils à leur retour.

Qu'importe! Dieudonné tient enfin un record du monde porté à 5 396 km en 32 heures de vol mais les journaux, lassés des records qui changent tous les mois, n'y consacrent qu'un article en pages intérieures. Le retour de l'appareil, du 1^{er} au 11 novembre, fait en revanche la « une »: via Karachi, Patria et Patna en Inde, l'équipage a poursuivi son voyage jusqu'à Calcutta et il est revenu en France par étapes, se posant successivement Delhi, Karachi, Bassorah, Alep, Athènes et Rome. Au total, leur Breguet 19 GR n° 1685 a parcouru 18 275 km en 118 heures de vol effectif depuis le 28 octobre... Malheureusement, l'engagement de Costes n'ayant pas été jugé régulier par la commission sportive de l'Aéro-Club de France, la performance des deux hommes n'est pas homologuée au titre de la Coupe Renault; ils se consolent avec les 20 000 francs du prix Dreyfus récompensant la plus belle performance française de 1926. Leur exploit permet aussi à Breguet d'empocher une prime de 50 000 francs et à Hispano-Suiza (le constructeur du moteur) une autre de 20 000 francs, offertes par la direction générale de l'Aéronautique et des Transports aériens.



Les grands parcours 1926 pour le record de distance en ligne droite. (L'Aéronautique)



Le côté droit du fuselage, décapoté au niveau de l'habitacle pilote. Comme l'extérieur, l'intérieur de l'appareil est recouvert d'un enduit « vert émailite ». (photo Pypertote)



Le fuselage arrière du Nungesser et Coli est orné de très nombreux symboles, peints par toutes les unités aériennes que l'appareil a visitées lors de son long tour du monde. La comparaison avec une photo d'époque montre qu'à l'occasion de réparations à l'entoilage, une partie de ces décorations a été repeinte.

(coll. AVIONS et photo Pypertote)



En attendant de pouvoir tenter de nouveau la traversée de l'Atlantique, Costes va occuper le devant de la scène en battant avec l'aide de Paul Codos cinq records du monde de distance en circuit fermé sur le « ? », à Istres, de janvier à février 1930.
(coll. Musée Air France)

Breguet 19 TF n° 1 « ? » de l'équipage Costes et Codos, janvier-février 1930 (records du monde de distance en circuit fermé).



Le retour de Costes et Codos au Bourget le 23 février 1930, en présence du ministre de l'Air Laurent-Eynac, des frères Breguet et des membres de la commission sénatoriale de l'Aéronautique en visite sur le terrain.
(coll. Jean-Louis Roba)



L'ENVOL VERS LA GLOIRE

Rentrés au Bourget le 23 février, Costes et Codos ramènent deux jours plus tard le *Point d'Interrogation* à Villacoublay où l'avion est démonté et entièrement revu tandis que Paul Codos, son intérim terminé, reprend du service sur les lignes d'Air Union. Costes et Bellonte, de leur côté, participent le 12 mars à la commission scientifique de l'Aéro-club de France, au cours de laquelle ils exposent la façon dont ils ont appliqué durant l'été et l'automne 1929 les nouvelles méthodes de navigation aérienne mises au point par l'ingénieur du génie maritime Louis Kahn. Le temps de l'improvisation est terminé, finis les traditionnels « À Dieu vat » au moment du départ d'un raid ! Une telle entreprise doit se baser sur l'utilisation des techniques scientifiques les plus modernes, comme par exemple un horizon artificiel (le Gyrorector, une nouveauté pour l'époque). Dieudonné qui dispose d'un

peu de temps libre s'achète un petit avion de tourisme, le De Havilland-Morane Moth (MS 60) n° 19 qu'il fait immatriculer F-AJOJ le 20 mai 1930. Cette machine peinte aux couleurs de son « grand frère » recevra bien sûr aussitôt le surnom de *Bébé Point d'Interrogation*...

Avec l'été, les visites quotidiennes à André Viaut de l'ONM reprennent, afin de débusquer le créneau météo favorable qui permettra de faire le grand saut. Entièrement révisé et équipé d'un moteur Hispano-Suiza plus puissant, du type HS 12 Nb de 650 ch nominaux^[11], le *Point d'Interrogation* reprend ses essais le 2 juillet. Costes, qui ne veut plus connaître de problèmes de givrage, a fait installer un système de réchauffage supplémentaire sur les tubulures d'échappement.

[11] Puissance maximale : 760 ch à 2 100 tr/min.

Le glorieux équipage et son appareil reviennent une semaine plus tard en France sur le paquebot du même nom, gagnant le 25 octobre 1930 à bord du *Point d'Interrogation* le Bourget où l'accueil est tout aussi triomphal. La place de l'hôtel de ville de Paris, où ils prononcent quelques mots, est absolument noire de monde. La récompense du gouvernement – l'ordre de la Légion d'honneur – les y attend, décernée par ordre du 6 septembre 1930 : Costes est promu commandeur et Bellonte officier ; quant à André Viaut, en quelque sorte le troisième membre d'équipage, il est nommé chevalier après intervention personnelle de Dieudonné auprès des autorités. La presse mondiale fait sa « une » de l'événement et le *New York Times* consacre pendant une semaine entière l'essentiel de sa première page aux exploits et aux honneurs rendus au « Capitaine Coste » (sic). En France, le directeur du *Figaro* François Coty se plaint que les autres journaux ne signalent pas assez qu'il a financé l'avion, alors qu'il en avait informé la presse dès novembre 1929 au retour du record du mode de distance. Cette presse serait tenue par un *puissant consortium* voulant cacher la nouvelle qu'il a agi avec désintéressement *pour la plus grande gloire de l'aviation française*. Coty en profite aussi pour fustiger les initiatives du gouvernement dans le domaine de l'aviation.

Mais il change son fusil d'épaule dans l'édition du 5 septembre, s'en prenant à « l'anti-France » que personnalise pour lui la presse de gauche, en particulier communiste. En effet, *l'Humanité* critique l'explosion de chauvinisme qui suit la réussite du raid, dans lequel elle voit un bel exploit sportif confisqué par les intérêts mercantiles ; quelques commentaires désagréables suivent aussi sur la campagne de Costes, Mary Vachnadzé qui a vivement critiqué les Soviétiques (c'est une Russe blanche d'origine géorgienne). Il est vrai que les publicités se multiplient dans la presse à la fois française et américaine, où l'on dé-



Costes et Bellonte reviennent en France le 17 octobre 1930 sur le paquebot *France* avec leur appareil solidement amarré sur la plage arrière. Le voyage retour est l'occasion de quelques mondanités et photographies pour les agences de presse. (coll. SHD-Air)

Remonté au Havre après sa traversée maritime, le « ? » est prêt à s'envoler pour Paris.



Costes et Bellonte reviennent par la voie des airs à Paris le 25 octobre 1930. Ces autochromes montrent leur arrivée à 12 h 42 au Bourget, où ils sont attendus par la foule malgré la pluie qui tombe. (Stéphane Passet, coll. Albert Kahn)

L'AGENT DOUBLE AU SERVICE DES ALLIÉS

L'activité de l'ancien as de l'aviation d'Orient durant la Seconde Guerre mondiale est restée la partie moins connue et la plus contestée de sa carrière; elle a été marquée en particulier par l'infamie d'une arrestation et d'un procès pour intelligence avec l'ennemi en 1949. Ce procès était basé sur les accusations d'un agent des services de renseignement allemands, qui affirmait que le pilote français avait travaillé pour l'Abwehr contre de fortes rémunérations. Costes sera acquitté mais nombre de ses contemporains en garderont toujours un doute... L'analyse des archives du procès, de son dossier militaire et des sources étrangères permet toutefois d'ajuster les pièces de ce puzzle complexe et d'approcher la vérité.

UN HOMME RICHISSIME

Ses raids terminés, Dieudonné Costes vit la deuxième moitié des années trente en tant que cadre supérieur de l'aéronautique doublé d'un homme d'affaires avisé, ce qui lui permet d'amasser une fortune considérable.

Quittant ses fonctions dans la société Breguet, il devient en 1936 administrateur de la société de fabrication de moteurs Hispano-Suiza, chargé des questions commerciales. Il voyage beaucoup et son prestige personnel en fait un VRP de luxe pour la société, qui le rémunère par des commissions de 10 % sur les contrats à l'exportation et de 5 % sur le chiffre d'affaires. Ceci lui donne des revenus très confortables, puisque ses déclarations au fisc permettent d'évaluer ses revenus moyens à 800 000 francs par an (environ 1 750 000 euros actuels). Début 1936, il investit près de 5 millions de francs dans la construction d'un téléphérique au Mont-Dore, premier équipement de ce genre en France, qu'il double de deux remontées mécaniques pour créer la troisième station de sports d'hiver française après Chamonix et Mégève. Le Tout-Paris a tôt fait d'y passer ses vacances d'hiver. À cet équipement se rajoute une affaire d'exploitation forestière dans le Massif central. En 1939, Dieudonné évalue ainsi sa fortune à près de 8 millions de francs (17 millions d'euros actuels).



Le siège des usines Hispano-Suiza, à Bois-Colombes (photographie de 1919). Costes devient administrateur de la société en 1936. (Gallica)

Insigne de poitrine du bataillon de l'air 107. (DR)

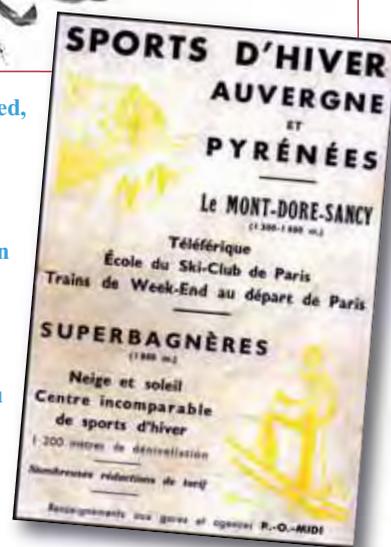
Page précédente :

Costes sortant d'une séance de son procès le 17 mars 1949. (coll. Jean-Louis Roba)



Dieudonné Costes, les skis au pied, au Mont-Dore en 1936. À ses côtés se trouve Mme Andrillon, l'épouse de son ancien équipier du front d'Orient. L'as emploiera son mécanicien Véron et son beau-frère Georges Vachnadzé pour l'administration de la station.

Publicité pour la station du Mont-Dore-Sancy parue dans le mensuel *Lectures pour tous* à la fin des années trente. (coll. Christophe Cony)



ADMINISTRATEUR D'HISPANO-SUIZA PENDANT LA CAMPAGNE DE 1940

Le 4 juin 1938, Dieudonné épouse sa compagne Mary Vachnadzé. Son témoin est M^e Carl Le Coq de Kerland, un as de 14-18 – il a remporté 7 victoires aériennes confirmées – devenu depuis un spécialiste du droit aérien. Tirant profit d'un voyage d'affaires effectué en Allemagne le mois suivant, Costes rédige un rapport sur l'état de l'industrie aéronautique allemande auquel il ajoute tous les renseignements qu'il a pu glaner sur la Luftwaffe, en particulier sur l'importance de sa défense antiaérienne. Ce rapport lui vaut une lettre de félicitations signée du ministre de la Guerre Édouard Daladier. Le 10 mai 1939, il est nommé lieutenant-colonel de réserve. Début septembre 1939, au moment de la déclaration de guerre, Dieudonné Costes approche de ses 47 ans. Il est mobilisé au bataillon de l'air n° 107 de Villacoublay, incorporé à la direction des écoles de l'Air à Versailles puis rapidement placé en affectation spéciale auprès du fabricant de moteurs Hispano-Suiza qui construit les moteurs-canon équipant les chasseurs Morane-Saulnier 406 et – bientôt – les Dewoitine 520 de l'Armée de l'Air.

draient mieux aux présents plans et établir ainsi un plus haut degré de crédibilité... Le FBI confesse que le but à atteindre est d'obtenir une réponse des Allemands qui a jusque-là toujours fait défaut. Le JSC coordonne à l'époque une vaste opération d'intoxication, dite *Operation Bodyguard*, destinée à tromper les Allemands sur le lieu et la date du futur débarquement allié en France. La source de renseignements que constitue Dieudonné Costes est alors mise à contribution – une source parmi de nombreuses autres – et plusieurs messages sont envoyés à partir du printemps de 1944, toujours via les boîtes aux lettres de la péninsule ibérique. Paul Maheu témoignera, mais de manière très romancée, de messages informant de la préparation du débarquement sur la côte méditerranéenne.

Des soldats canadiens débarquant à Juno Beach le 6 juin 1944. C'est pour leurrer les Allemands sur le lieu du futur débarquement en Normandie que le contre-espionnage américain a lancé l'opération *Bodyguard*.
(DR)



L'ABWEHR ENVOIE L'OPÉRATEUR-RADIO

Si on ne connaît pas précisément le contenu des informations envoyées par Costes, celles-ci font incontestablement de l'effet sur les Allemands qui se décident à envoyer aux États-Unis l'opérateur-radio qu'ils ont promis, le Français Paul Cavaille. Né en 1902, celui-ci a effectué des études d'ingénieur et s'est engagé dans la cavalerie en 1921 où il a obtenu le grade de maréchal des logis, mais une chute de cheval l'a conduit à renoncer à sa carrière militaire. Il s'est alors lancé dans les affaires en construisant des marchés couverts, puis a exploité un théâtre à Antibes avant d'ouvrir un garage. Quand est venue la Seconde Guerre mondiale, titulaire d'un brevet de pilote d'avion de tourisme, il a été mobilisé dans l'Armée de l'Air avec le grade de sous-lieutenant et il a servi dans une section d'avions de liaison. Depuis l'armistice, il vit modestement à Paris où il a ouvert un atelier de réparation de radio. Mis en contact avec l'*Abwehr*, via un ami allemand ayant vécu à Antibes, il rencontre ainsi Sonnet qui, en 1942, lui propose une mission d'espionnage aux États-Unis.

Sans attaches familiales particulières, Cavaille s'empresse d'accepter ; il y voit en fait une occasion unique de quitter la France occupée et de faire fortune en Amérique, où il compte commercialiser un système de radionavigation de son invention pour lequel il a déposé un brevet en 1939. Il part durant l'hiver 1942-1943 effectuer un stage de formation à Hambourg où il est instruit sur les codes allemands. Puis, de retour à Paris, le temps s'écoule sans qu'il reçoive de nouvelles de l'*Abwehr*... S'il ne se souvient pas de la date précise où il a reçu son ordre de départ, son passeport atteste qu'il franchit la frontière franco-espagnole le 23 avril 1944 – sans savoir qu'il est immédiatement pisté par les services de contre-espionnages alliés. Il est rejoint en Espagne par Sonnet qui lui remet un pécule de 20 000 dollars et lui révèle, à son grand étonnement, que l'espion à qui il va

servir d'opérateur-radio n'est qu'autre que Dieudonné Costes... Plusieurs mois s'écoulent, perturbés par la nouvelle du débarquement allié en Normandie et les combats pour la libération de la France. Il ne quitte l'Espagne qu'à la fin de l'automne sur un navire espagnol parti du port de Vigo et débarque à la Nouvelle-Orléans le 11 octobre 1944.

Les agents du FBI qui l'attendent manquent de discrétion et la fouille méthodique de ses bagages, bien qu'opérée clandestinement à son hôtel, lui fait comprendre qu'il est surveillé. Cavaille part alors pour New York et se signale au consulat français, qui lui annonce sa mobilisation dans l'Armée de l'Air. Il écrit alors aux autorités américaines pour leur faire part de son intention de développer son procédé de radionavigation destiné à assister les avions dans leur atterrissage, et obtient sa démobilisation sans qu'on puisse dire si le FBI a donné un coup de pouce à la procédure. Cependant une chose est sûre : la recrue française de l'*Abwehr* ne montre aucun empressement à servir ses employeurs, qui à cette époque ont déjà été expulsés *manu militari* de France par les troupes alliées. Il ne cherche pas à entrer en contact avec Costes et l'agent Maheu témoignera que Cavaille s'offre tout simplement des vacances, passant son temps à courir les filles...

Le FBI est donc contraint de forcer le destin. Costes reçoit l'ordre de se présenter à l'adresse new-yorkaise de Cavaille pour lui dire qu'il a appris fortuitement sa présence dans la ville en entendant



Non, Mary Costes n'est pas en train de renseigner l'*Abwehr* ! Ce cliché de 1930 la montre seulement en train d'écouter la radio pour obtenir des nouvelles de Dieudonné en pleine traversée de l'Atlantique...
(coll. Gallica)

Paul Cavaille, ici à gauche avec Costes lors de leur procès commun le 16 mars 1949.
(coll. LOC)



C'est à la fin des années 1960 que l'as a ses derniers contacts avec le monde aéronautique. Il est ainsi invité le 26 mai 1967 au Salon du Bourget par le journaliste aéronautique Jacques Noëtinger à l'occasion du quarantième anniversaire de son tour du monde. Il y reçoit les félicitations du général de Gaulle au pied de son Breguet 19 vert *Nungesser et Coli*. L'année suivante, il livre les souvenirs de ses combats dans l'armée d'Orient au journaliste Jac Remise. Début 1970, il réclame la restitution du Breguet 19 rouge *Point d'interrogation* laissé en dépôt au musée de l'Air de Meudon en 1938, dans l'intention de le vendre ! L'avocat du ministère de la Défense nationale invoquera la prescription acquisitive, faisant état du gardiennage et de l'entretien continu de l'appareil pendant trente ans ; la justice lui reconnaîtra ce droit en donnant au musée la propriété pleine et entière de l'avion.

La même justice, qui, le 15 octobre 1970, conclut son long examen de l'accident du téléphérique du Sancy par une décision de la cour d'appel de Riom, qui impute pour un tiers la responsabilité de l'accident à la société installatrice Applévage ayant employé un matériau trop léger pour la construction de la cabine et surtout n'ayant pas procédé au dynamitage du piton dangereux. Les deux autres tiers sont imputés à l'exploitant, la SETI dirigée par Costes, dont le chef de station a maintenu l'exploitation du téléphérique le jour du drame malgré une vitesse du vent ayant dépassé le niveau limite. La cour de cassation va confirmer le bien-fondé du jugement de la cour d'appel de Riom dans un arrêt datant du 15 avril 1972.

Dieudonné Costes, qui a quitté le conseil municipal du Mont-Dore en 1971, va prendre connaissance de cet arrêté dans un état de santé très dégradé. D'abord opéré de la vésicule biliaire, puis victime d'une artérite, il a dû subir l'amputation d'une jambe. Il décède six mois après son 80^e anniversaire, le 18 mai 1973, dans une clinique du 7^e

arrondissement de Paris. Lors de ses obsèques, qui ont lieu quatre jours plus tard en l'église Saint-Pierre-du-Gros-Cailou, le gouvernement français est représenté par M. Maurice Grimaud, secrétaire général à l'Aviation civile ; deux allocutions sont prononcées, l'une par M. Fernand Andréani (président de l'Association des professionnels

navigants de l'aviation) et l'autre par l'ingénieur général de la navigation aérienne Maurice Bellonte.

Son vieux camarade lui rend hommage en ces termes : *Madame, nous voici en ce moment près de vous pour dire un suprême adieu à celui qui, au cours des années vingt, a été à l'Air Union notre camarade de ligne, avant d'illustrer notre aviation par ses raids et ses records. En ces temps-là, nous n'étions pas encore nombreux et une étroite camaraderie unissait les équipages. Pour ma part, j'ai eu le privilège de faire une bonne partie du chemin avec lui. Nous avons affronté les mêmes risques, partagé les mêmes joies. Dans notre métier, nous parlions la même langue. Dans ses entreprises, ses qualités d'organisateur se manifestèrent, mais pour ma part les traits de son caractère que j'ai le plus appréciés, outre sa finesse de pilotage, furent son sens des problèmes, son jugement dans les circonstances critiques, ne prenant de risques que bien calculés. Nous nous entendions parfaitement en vol et avions les mêmes idées. Des paroles n'ajouteraient rien à l'adieu ému que nous lui disons en ce moment. Madame, nous respectons votre douleur et nous nous sentons bien près de vous et nous vous entourons de notre affectueuse sympathie.*

Le grand as de l'aviation est inhumé au cimetière parisien de Passy, dans le 16^e arrondissement, face au palais du Trocadéro. Sa pierre tombale décorée d'un Breguet 19 rouge rappelle aux passants l'exploit de la traversée de l'Atlantique Nord, tout comme celle de Maurice Bellonte décédé onze ans plus tard et inhumé dans le même cimetière.



Costes au Salon du Bourget 1967 avec le journaliste aéronautique Jacques Noëtinger (à droite).
(DR)



L'as au musée de l'Air en 1968, devant le Point d'Interrogation.
(photo Jac Remise)



La tombe de Dieudonné Costes, au cimetière de Passy, rappelle les plus grands de ses raids durant l'entre-deux-guerres.